Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11057

18. 06. 98

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu dem Antrag der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich, Elke Ferner, Wolfgang Behrendt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 13/6535 –

Verbesserung der Situation von Kindern im Straßenverkehr

A. Problem

Der Antrag verfolgt das Ziel, die Bundesregierung aufzufordern,

- einen Gesetzentwurf vorzulegen, der bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten die Auswirkungen von gesundheitsgefährdenden Luftschadstoffkonzentrationen im Straßenverkehr auf den kindlichen Organismus berücksichtigt;
- zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern im innerörtlichen Verkehr eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h einzuführen;
- den rechtlichen Schutz von Kindern im Straßenverkehr dadurch zu verbessern, daß das Deliktsfähigkeitsalter in bezug auf ihr Verhalten im Straßenverkehr von der Vollendung des 7. auf das vollendete 14. Lebensjahr heraufgesetzt wird;
- zum verstärkten Schutz von Kindern in Kraftfahrzeugen eine Verordnungsänderung durchzuführen, die eine Mißachtung der Sicherungspflicht durch erhöhte Buß- und Verwarnungsgelder ahndet;
- zur Förderung der kindlichen Mobilität im öffentlichen Raum die Gestaltung eines kindgerechten Wohnumfeldes durch entsprechende Fördermittel und Forschungsvorhaben zu unterstützen.

B. Lösung

Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt, den Antrag abzulehnen.

Mehrheitliche Ablehnung des Antrages

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag – Drucksache 13/6535 – abzulehnen.

Bonn, den 4. Februar 1998

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	**Werner Kuhn**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Werner Kuhn

I.

Der Deutsche Bundestag hat den **Antrag** zur Verbesserung der Situation von Kindern im Straßenverkehr – **Drucksache 13/6535** – in seiner 169. Sitzung vom 17. April 1997 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Sportausschuß, den Rechtsausschuß, den Ausschuß für Familie, Senioren, Frauen und Jugend und den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau überwiesen.

Der **Sportausschuß** hat in seiner Sitzung vom 14. Mai 1997 dem federführenden Ausschuß für Verkehr empfohlen, bei seinen weiteren Beratungen sein besonderes Augenmerk auf die ausreichende Schaffung von Sport- und Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu legen.

Der **Rechtsausschuß** hat in seiner Sitzung vom 10. Dezember 1997 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS empfohlen, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuß für Familie, Senioren, Frauen und Jugend** hat in seiner Sitzung vom 24. September 1997 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau** hat in seiner Sitzung vom 14. Mai 1997 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS empfohlen, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuß für Verkehr** hat die Vorlage in seiner 65. Sitzung vom 4. Februar 1998 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS, den Antrag – Drucksache 13/6535 – abzulehnen.

II.

Die Fraktion der SPD trug zur Begründung ihres Antrages vor, daß zahlreiche Studien auf eine Verbindung von hoher Luftverschmutzung durch Straßenverkehr und erhöhter Krankheitsanfälligkeit bei Kindern hinwiesen. Gerade in Ballungsgebieten seien verstärkte Gesundheitsbeeinträchtigungen zu verzeichnen. In Nordrhein-Westfalen seien Daten zur Benzolkonzentration im Blut von Kindern erhoben worden. Dabei sei festgestellt worden, daß der Benzolgehalt bei Kindern, die in Köln lebten, um 70 % höher sei als bei Kindern aus ländlichen Gebieten.

Verschiedene Untersuchungen belegten, daß die Einführung einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h zu einer erhöhten Sicherheit für Kinder führe. Tempo 30 erlaube es ihnen, Fahrzeuge sicherer wahrzunehmen und auf Gefahrensituationen adäquat zu reagieren. Es sei eine generelle Tempo 30-Regelung vonnöten, die durchgängig und nicht auf einzelne Bereiche beschränkt sei. Die Diskussion, die Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann mit dem Hinweis begonnen habe, daß zu viele Tempo 30-Zonen existierten und man dazu übergehen müsse, diese zu reduzieren, werde mit Blick auf die große Zahl der jährlich im Straßenverkehr verunglückten Kinder als Katastrophe angesehen.

Grundsätzlich hafte ein Kind für verkehrswidriges Verhalten im Staßenverkehr bereits mit sieben Jahren. Hier werde von Kindern etwas erwartet, was sie gar nicht leisten könnten. Nach der Ansicht von Psychologen sei die Entwicklung des Gefahrenbewußtseins bei Kindern, die ihnen ein entsprechendes Verhalten im Straßenverkehr ermögliche, erst im Alter von 13 bis 14 Jahren gegeben. Dies lege es nahe, die Deliktsfähigkeit von Kindern im Straßenverkehr entsprechend zu beurteilen.

Zudem müsse die Gesamtsituation der Kinder im Straßenverkehr betrachtet werden. Sicherlich spiele die Tempo 30-Regelung eine große Rolle, allerdings müßten Verkehrs- und Straßenraum in Zukunft so gesehen werden, daß alle Verkehrsteilnehmer einen gleichberechtigten Anspruch auf diesen Verkehrsraum hätten. Kinder könnten ihr Mobilitätsbedürfnis in unseren Städten nicht mehr so ausleben, wie es für eine richtige Entwicklung nötig wäre. Vielmehr seien sie in ihrer selbständigen Entwicklung durch die Zunahme des Verkehrs zurückgedrängt. Um diese Situation zu verbessern, sei zum Beispiel bei der Vergabe von Fördergeldern zu berücksichtigen, daß diese unter anderem nur dann bewilligt würden, wenn auf die Situation der Kinder in diesen Wohngebieten mehr Rücksicht genommen würde als bisher.

Die Koalitionsfraktionen stellten fest, daß die Festlegung von Immissionsgrenzwerten im Bundes-Immissionsschutzrecht erfolge. Zuständig sei das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Es sei prinzipiell nicht erforderlich, spezielle Grenzwerte für Kinder einzuführen. Ziel sei es, gesundheitsbezogene Grenzwerte grundsätzlich so niedrig festzuhalten, daß bei ihrer Einhaltung auch der kindliche Organismus hinreichend geschützt werde. Die Festlegung gesundheitlich begründeter Grenzwerte erfolge stets unter Würdigung der wissenschaftlichen Erkenntnisse über besonders empfindliche Bevölkerungsgruppen wie z. B. Kinder, Alte, Schwangere oder Risikogruppen. Um Unsicherheiten bei der Bewertung, insbesondere wenn keine Daten über Untersuchungen am Menschen vorlägen, Rechnung zu tragen, werde ein zusätzlicher Schutz-

bzw. Sicherheitsfaktor bei der Festlegung der Werte mit einbezogen. Mit der 23. Bundes-Immissionsschutzverordnung, die erst im April 1996 in Kraft getreten sei, lägen anspruchsvolle Werte bei Ruß und Benzol vor. Bei Ruß und Benzol sei zudem ab 1. Juli 1998 eine weitere Senkung vorgesehen.

In der Europäischen Union werde derzeit ein Richtlinienvorschlag der Kommission verhandelt, der im Unterschied zur 23. Bundes-Immissionsschutzverordnung Grenzwerte vorsehe, die zum Teil noch anspruchsvoller seien. Dabei werde die Gesamtbelastung, nicht nur diejenige durch den Verkehr, berücksichtigt. Die Werte seien natürlich sehr sorgfältig zu prüfen, weil sie flächenhaft gelten sollten und ein örtlichkeitsbezogenes, d. h. straßenweises Reagieren praktisch ausschlössen.

Zur geforderten innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h wurde darauf hingewiesen, daß die derzeitige Regelung auf den Ergebnissen einer vorangegangenen versuchsweisen Tempo 30-Regelung basiere. Danach sei es wissenschaftlich erhärtet, daß die Tempo 30-Regelung innerhalb von geschlossenen Ortschaften für die Verkehrssicherheit dann einen nennenswerten Gewinn bringe, wenn sie sich nicht auf die bloße Anordnung beschränke, sondern von anderen, vor allem baulichen, Maßnahmen begleitet werde. Denn nur dann, wenn durch eine Art „Zonenbewußtsein" der Kraftfahrzeugführer aus eigener Einsicht handele, sei eine hinreichende Akzeptanz gewährleistet. Eine generelle Festlegung von 30 km/h würde auch Gebiete umfassen, in denen diese niedrigere Geschwindigkeit für den Kraftfahrer nicht einsichtig sei. Nach allen bisherigen Erfahrungen müßte mit mangelnder Akzeptanz einer solchen Regelung und damit negativen Auswirkungen auf die Verkehrsmoral insgesamt gerechnet werden. Dem könne nur mit einer konsequenten, kostenintensiven und unpopulären Überwachungstätigkeit begegnet werden.

Zur Forderung nach der Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit vom 7. auf das 14. Lebensjahr sei zu sagen, daß das Bundesministerium der Justiz derzeit einen Gesetzentwurf erarbeite, der sich ebenfalls mit der Verbesserung des rechtlichen Schutzes von Kindern im Straßenverkehr befasse. Im wesentlichen gehe es dabei um die Streichung des sogenannten Unabwendbarkeitsbeweises und des weiteren um den Wegfall des Einwandes des Mitverschuldens zu Lasten eines Kindes, das das 10. Lebensjahr noch nicht vollendet habe. Damit werde für den Spezialfall des Straßenverkehrs, jedoch nur bei Kfz-Beteiligung, die Deliktsfähigkeit der Kinder von sieben Jahren auf zehn Jahre heraufgesetzt.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erläuterte, daß die Vorschrift, die die Deliktsfähigkeit regele, schon seit rund hundert Jahren gelte, also aus einer Zeit stamme, in der der Verkehr in den Städten von Pferdekutschen bestimmt gewesen sei. Dies bedeute, daß diese Vorschrift und damit im Zusammenhang stehende Bestimmungen in keiner Weise mehr der Verkehrssituation angemessen seien, die man heute vor allem in Städten antreffe. Daher gebe es in anderen Ländern bereits andere Regelungen. In Österreich und den Niederlanden beispielsweise beginne die Schuldfähigkeit von Kindern im Straßenverkehr erst mit dem 14. Lebensjahr, in Frankreich sogar erst ab dem 16. Lebensjahr. In diesem Zusammenhang sei auch auf den Verkehrsgerichtstag in Goslar zu verweisen, in dessen Verlauf die Anhebung der Schuldfähigkeit von sieben auf zehn Jahre als erster Schritt gefordert worden sei. Dies sei zwar ein Schritt in die richtige Richtung, er reiche aber noch nicht aus. Das Erreichen der vollen Konzentrationsfähigkeit und des Gefahrenbewußtseins bei Kindern erfolge erst mit dem abgeschlossenen 14. Lebensjahr.

Zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h innerorts sei auf konkrete Erfahrungen in Hamburg, Heidelberg und Freiburg zu verweisen, wo auch ohne umfassende bauliche Maßnahmen die Unfallzahlen erheblich zurückgegangen seien. Im Ausland sei das Beispiel der Stadt Graz besonders eindrucksvoll, wo Tempo 30 seit 1992 als Regelgeschwindigkeit eingeführt sei. Hier sei es ohne besondere bauliche Maßnahmen im ersten Jahr zu einem Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um 13 %, im zweiten Jahr nochmals um weitere 11 % gekommen. Es sei jedoch einzugestehen, daß es mit einem Minimum an baulichen Maßnahmen sinnvoll sei, eine solche Geschwindigkeitsregelung zu unterstützen. Die geforderte Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts führe zu weniger Unfällen, weniger Schwerverletzten und Getöteten, insbesondere Kindern, von denen drei Viertel innerorts verunglückten. Sie schaffe also einen Sicherheitsgewinn, weniger Lärm und insoweit eine Verbesserung des städtischen Lebensraums.

Bonn, den 4. Februar 1998

Werner Kuhn

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333